

- De båda huvudstråken, Blå bodarna och Gula gången. Intressanta delar av dessa rekonstrueras till 1935 års utseende.
- Slussplan, Karl Johans torg med trappa och ryttarstaty, Slussterrassen, platsen söder om Blå bodarna, Ryssgården.
- Fasaderna mot Saltsjön, Mälaren, Slussterrassen och Karl Johans torg.
- Karl Johanslussen, Nils Erikssonslussen som avtappningskanal.

Nya lokaler etableras för olika verksamheter vilket innebär att fler målpunkter skapas. Mer dagsljus släpps ner till de undre nivåerna för att forma trivsamma miljöer. Gångstråken förbättras och kompletteras jämfört med dagens lösningar, t ex tas biltrafiken på Slussplan bort vilket förbättrar gångstråket och skapar förutsättningar för en ny attraktiv plats vid Gamla Stans front. Mälarrampen och Saltsjörampen behålls men används endast för gång- och cykeltrafik. Kajerna frigörs från biltrafik vilket ger förutsättningar för rekreativa miljöer utmed vattnet. Sammantaget skapar "Nybyggt bevarande" miljöer som avsevärt förbättrar dagens situation samtidigt som den intressanta 30-talslösningens klöverbladsform och ramper återskapas och länkar samman stadsdelarnas olika nivåer på ett elegant sätt.

De byggnader som finns idag, Kolingsborg, restaurang Strömmen etc. föreslås inte återuppföras. Förslagets redovisade byggnader har placerats för att stödja och avgränsa torgbildningarna

och skapa nya kvalitéer för uteserveringar, intressanta utblickar etc. Byggnadernas placering och omfång kan givetvis diskuteras vidare och anpassas även till andra krav, önskemål om fria vyer eller större programinnehåll osv.

## Nya Slussen

Slussens viktigaste funktion i staden förblir självklart att lösa trafikens problem och skapa goda betingelser för alla de strömmar av trafikanter som befinner sig där i rörelse och i väntan. Tanken med "Nya Slussens" trafiklösning handlar om att förena snarare än att separera. Den överdimensionerade trafikapparatens ersätts med en ny yteffektiv lösning. Det betyder att Slussens karaktär av trafikplats minskar till förmån för lägets potential som mötesplats. Trots stora förändringar av både programmet och den yttre gestaltningen har det visats sig möjligt att bearbeta och utveckla förslaget utan att de grundläggande idéerna och trafikstrukturerna från tävlingsförslaget "Strömmar" (Nyréns/Tyréns/ELU) har behövt omprövas.

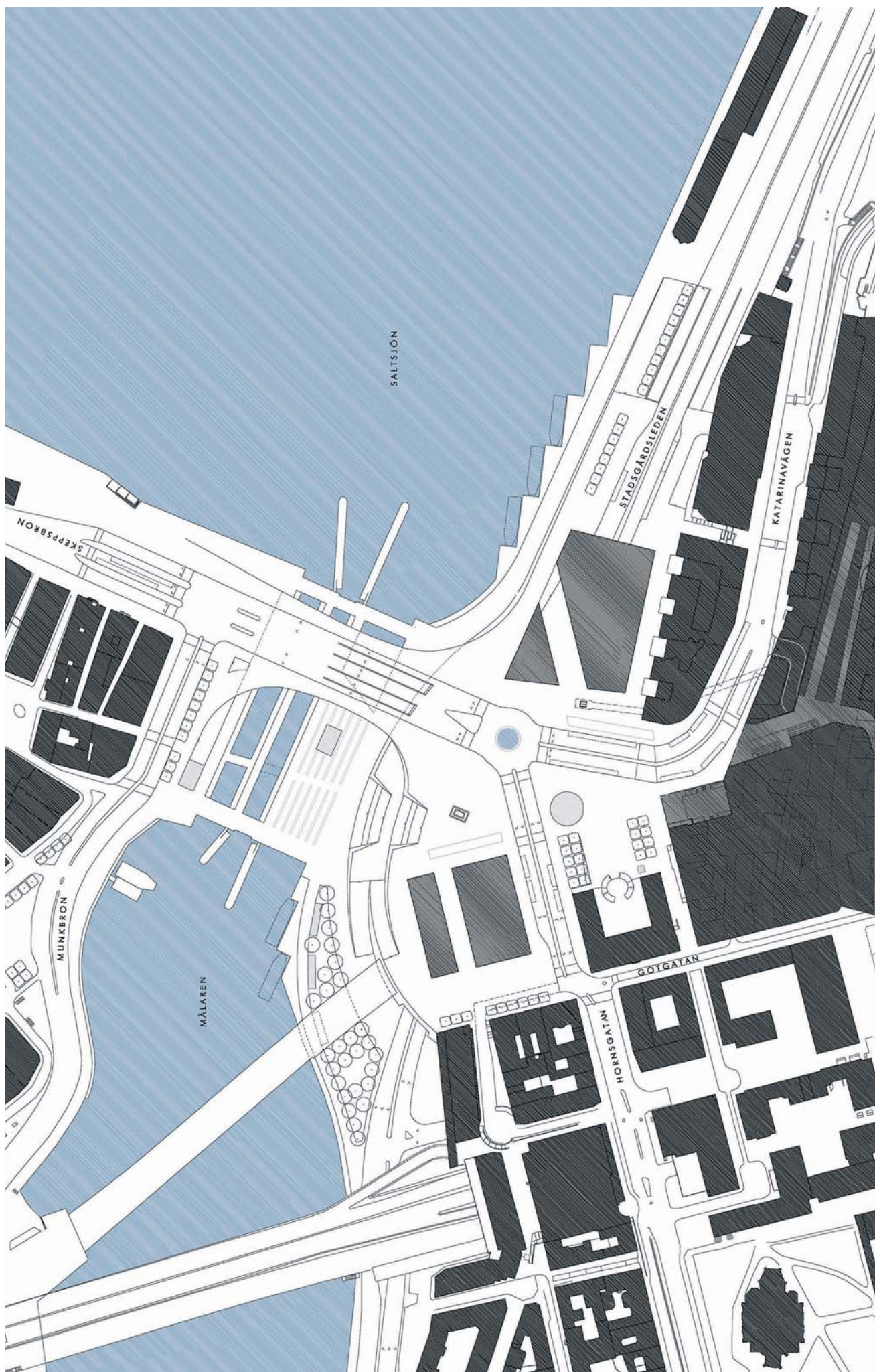
Slussen har historiskt fram till 1935 varit en av Stockholms viktigaste handels- och mötesplatser. "Nya Slussen" är tänkt att vara en plats för möten och möjlighet till handel och kultur. Flera stadsrum med olika karaktär kan formas. I förslaget skapas ett flertal södervända platser och lägen som tar tillvara kvällsljuset. Den flackt terrasserade södermalmsfronten tillåter även vintersolen att belysa torgytorna i kajplanet.

Förslaget frigör relativt stora sammanhängande ytor på Södermalm. I grundförslaget redovisas bebyggelse på delar av dessa. I vilken omfattning ny bebyggelse skall uppföras på Södermalm är en viktig fråga för programsamrådet att ta ställning till.



Nya Slussen Fotomontage.





Nya Slussen Situationsplan

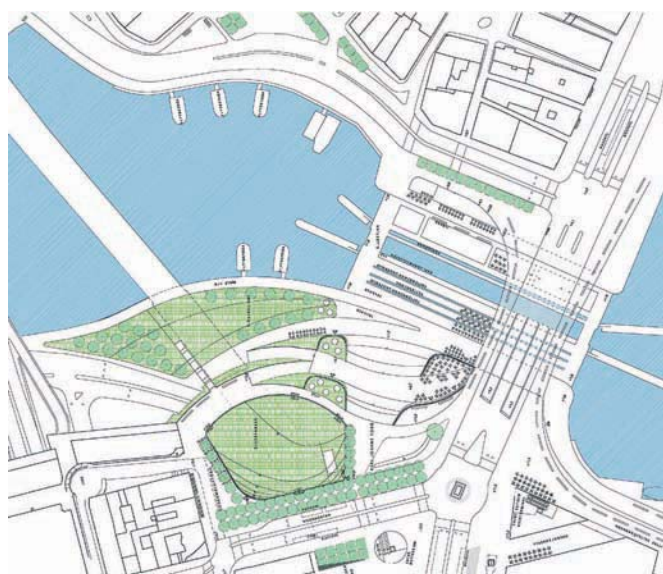




Nya Slussen Perspektiv mot Södermalm

## Parkalternativet

För att illustrera hur ett alternativ utan bebyggelse invid Södermalmstorg skulle kunna gestaltas har ett idéförslag som innehåller en ny stadspark tagits fram. Parken tar sin början vid Hornsgatan och fortsätter sedan, i terrasser, ner mot vattnet och breder ut sig mot Gamla Stan. En park i detta centrala läge, med utsikt över Gamla Stan och vattnet på ömse sidor, har potential att bli ett nytt utflyktsmål i staden.



Nya Slussen Park plan



Parkförslag mot Södermalm





Utvecklingsförslaget Perspektiv mot Gamla stan

## Utvecklingsförslaget

För att ytterligare belysa bredden av möjligheter inom "Nya Slussen" har staden tagit fram ett utvecklingsförslag som bygger på samma trafiklösningar och innehåll i övrigt men som har en annan utformning och gestaltning av den nya konstruktionen. Förslaget är utarbetat av det danska arkitektkontoret Bjarke Ingels Group (BIG) i samarbete med svenska Natur Orienterad Design (NOD)

Utvecklingsförslaget återskapar med sin "terrängbebyggelse" illusionen av den historiska åsen/näset. Förslagets utformning tar också upp dagens utformning med mjukt formade ramper som binder samman de olika nivåerna i anläggningen. Två buktar, "vattenscener" skapas med avsatser för vistelse, entréer och rörelse på båda sidor om den centralt placerade gatu-/torgytan som på ett flexibelt sätt hanterar behovet av utrymme för bil- cykel- och gångtrafik. Entréer till butiker, restauranger, kollektivtrafik etc., skapas utmed kajer och terrasser/ramper.



Utvecklingsförslaget Vy från Skeppsholmen





Situationsplan

# Programförslagens innehåll

## Bebyggelse och användning

En av de stora bristerna med dagens Slussen är avsaknaden av målpunkter och innehåll utöver trafikfunktionerna. Detta bidrar till platsens anonymitet och karaktär av mellanrum. Stor energi har under senare år lagts på att aktivera stadens olika delar med blandning av verksamheter, boende, handel och kultur. Områden knyts närmare varandra genom nya stråk som förbinder över tidigare barriärer i form av trafik- vatten- och grönytor. Slussen har trots sin placering i hjärtat av Stockholm mer karaktär av avbrott än länk mellan stadsdelar, mer ett funktionsseparerat mellanrum än en komplex funktionsintegrerad stadsväv.

Handel har fram till 30-talets ombyggnad av Slussen varit en bärande faktor i platsens existens. Stadens målsättning att skapa nya attraktiva målpunkter i området som berikar livet vid Slussen måste med en viss självklarhet också innehålla en analys av möjligheten att på nytt etablera en handelsplats vid Slussen.

Ett köpcentrum vid Slussen i Stockholm får ett läge som bedöms vara ett "A-läge". Slussen ligger centralt i staden, inkomsterna i närområdet är höga och mängden potentiella kunder som dagligen passerar är väldigt stor. Allt detta ger goda förutsättningar för en framgångsrik handel. För att utmärka sig på både dagens och framtidens marknad krävs något extra. Ett köpcentrum vid Slussen måste sticka ut ur mängden och locka med ett unikt erbjudande som andra marknadsplatser inte har eller kan erbjuda. Slussen har genom sitt läge invid vattnet och ett av stadens starkaste turiststråk och sin rika kulturhistoriska bakgrund goda förutsättningar att skapa denna profil.

HUI (Handels utredningsinstitut) och Affärsförädling AB har på stadens uppdrag undersökt förutsättningarna för en handelsplats vid Slussen. Sammantaget bedömer båda företagen att ett köpcentrum vid Slussen har goda möjligheter att nå framgång. En mängd människor passerar dagligen Slussen på väg till och från arbetet. Dessutom ligger Slussen centralt mellan Gamla Stan och Södermalm, vilket drar till sig både turism och helgströvare. Ett attraktivt köpcentrum lyfter också Stockholms handeln genom att skapa ett shoppingstråk som går från SoFo i söder via Götgatan till Slussen, vidare genom Gamla Stan och längs med Drottninggatan till Stockholms cityhandel.

Höjdförhållanden i området gör det nödvändigt med konstruktioner för att bära de övre torgytorna och därunder ett mellanplan och ett kajplan. Under torgkonstruktioner och broar bildas volymer som bör fyllas med positivt innehåll för att inte bli baksidor och problemkällor. Handeln är en av få verksamheter som inte har krav på dagsljus för alla ytor. För att få ekonomisk bärkraft krävs en omfattning och en sammansättning som ger dragningskraft för tillräckligt många kunder. De båda förslagen har olika förutsättningar för detta. "Nybyggt bevarande" innebär till följd av placeringen av klöverbladet att ytorna är svårare att koppla ihop. "Nya Slussen" ger mer sammanhängande ytor vilket bedömts som nödvändigt för en konkurrenskraftig handelsplats som har ambitionen att vara destinationshandelsplats, dvs inte bara fungera för den mer lokala marknaden.

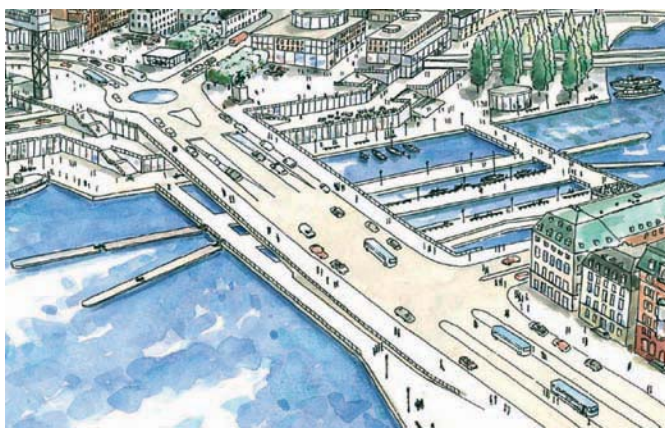
För att på ett övertygande sätt läka ihop det glapp i stadsväven som Slussen idag utgör finns åtminstone två strategier. Den ena är att göra Slussen till en målpunkt i sig. En plats man söker sig till för att vistas på, sola, äta, shoppa osv. En urban stadspark som med många användningssätt.

Den andra strategin är att göra Slussen till en mer bebyggd länk i staden. Möjligheten finns nu att flytta fram Södermalms stadsfront och i nya byggvolymer ge utrymme för ett bredare



Bilden visar en volymstudie av möjliga lägen för ny bebyggelse på Södermalm





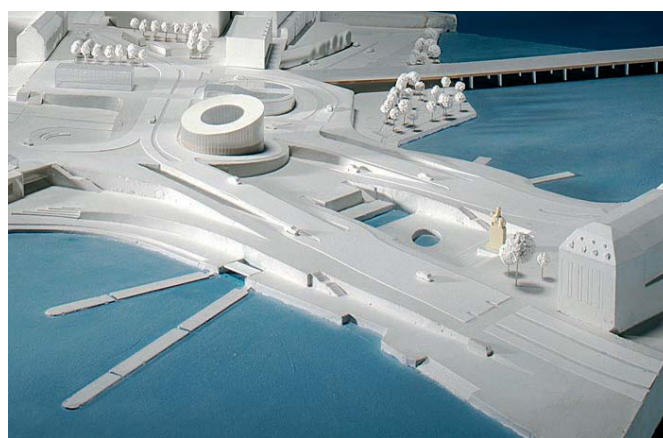
Nya Slussen i en tidig utformning med mycket vatten frilagt.



Nya Slussen - torget vid vattnet återskapar näset.



BIG/NOD:s bearbetning liknar mer dagens utformning med en tydlig uppbyggd terräng.



"Nybyggt bevarande" har genom valet av utgångspunkt i dagens lösning inte möjlighet att utöka den synliga vattenspegeln.

utbud av verksamheter och kanske ett offentligt program med t ex kulturellt innehåll. Ytterligare bebyggelse dramatiserar Slussennäset och skapar ett nytt utsiktsstråk i kanten på stadsfronten.

De olika principförslagen för Slussens framtida utveckling visar olika lösningar med varierande bebyggelseinnehåll på Södermalm. I "nybyggt bevarande" begränsas möjligheten till bebyggelse på Södermalmstorg av den bevarade klöverblads-lösningen. Förslaget visar ett antal mindre byggvolymmer som avgränsar torgytor och skapar nya möjligheter till lokaler med utblickar etc. Öster om Katarinahissen, över stadsgårdsleden, redovisas en relativt låg ny byggnadsvolym. I "Nya Slussen" redovisas bebyggelse av varierad storlek och placering på Södermalm. Förslagets minskade trafikytor innebär att större ytor för bebyggelse frigörs.

Ny bebyggelse vid Södermalmstorg står i strid med önskemål om bevarade utblickar och möjligheten att på håll tydligt uppfatta 1600-talets rutnätsplan på Södermalm. Å andra sidan skapas nya och lika spektakulära utblickar och dessutom vistelsemöjligheter vid den nyanlagda stadsfronten. 1600-talsfronten kan göras avläsbar även med ny bebyggelse genom att tillkommande volymer underordnar sig framför allt i höjd.

Slussens exponerade placering gör platsen synnerligen lämplig för en byggnad med ett arkitektoniskt uttryck och innehåll som tillåts visa upp sig i staden.

## Näs eller vatten

I designtävlingen 2003-2004, uttrycktes önskemålet att reducera konstruktioner i och vid vattnet. Detta ledde till att flertalet tävlingsförslag frilade mycket mer av vattenspegeln vid Slussen än vad som idag är fallet. Detta har efter tävlingen varit en diskuterad fråga både internt i staden och i den allmänna debatten. Det tävlingsvinnande förslaget "Strömmar"(Nya Slussen) hade frilagt vattenytor och synliggjort den ökade avbördningen, tidigare slussanordningar etc.

I den fortsatta bearbetningen av "Nya Slussen" har den frilagda vattenytan minskats till förmån för mer vistelseyta i ett vattennära läge. Skälet till detta är dels den stora attraktivitet som dessa ytor representerar på denna centrala plats i staden både lokalt och för ett större upptagningsområde. Skälet är också en önskan att återknytta till den ursprungliga historiska tillblivelsen av Stockholm på denna plats. Landhöjningen som gjorde korsningen mellan landsvägen och sjövägen till en kontrollerbar och koncentrerad kommunikations- och handelsplats. I ställningstagandet efter programsamrådet och innan förslaget till detaljplan tas fram måste denna fråga ges en tydlig inriktning – näs eller vatten?



## Vistelseytor

Slussen är en av innerstadens största öppna platser, dessutom i ett av stadens mest dramatiska och attraktiva lägen. Mot den bakgrunden är Slussen anmärkningsvärt lite använd som rekreationsplats. Allmänheten förknippar ofta Slussen med buller, blåst och dålig orienterbarhet. En plats som till större delen upptas av biltrafik och endast få ytor erbjuds att uppehålla sig på. De flesta korsar Slussen på väg i olika riktningar men få stannar upp. Ett fenomen som dock visar på potentialen i Slussen är den populära träbrygga som anlagts vid Kornhamnstorgs kaj. Här sammanfaller flera platskvaliteter samtidigt som Slussens unika läge tas tillvara. Även Ryssgårdens torg är idag intensivt använt.

Rekonstruktionsförslaget, "Nybyggt bevarande", ger förbättrade förutsättningar på kajplanet och vid Karl Johans torg framför allt för att biltrafiken avlägsnas och större ytor frigörs med mindre buller och luftföroreningar. Karl Johans torg ligger fortfarande nedsänkt mellan två trafikramper så vattenkontak-

ten förblir låg. De nya torgen vid Katarinahissen och Slussplan blir viktiga tillskott som vistelseytor. Även i fortsättningen är Slussen en plats i första hand för biltrafik istället för vistelseytor för gångtrafikanter.

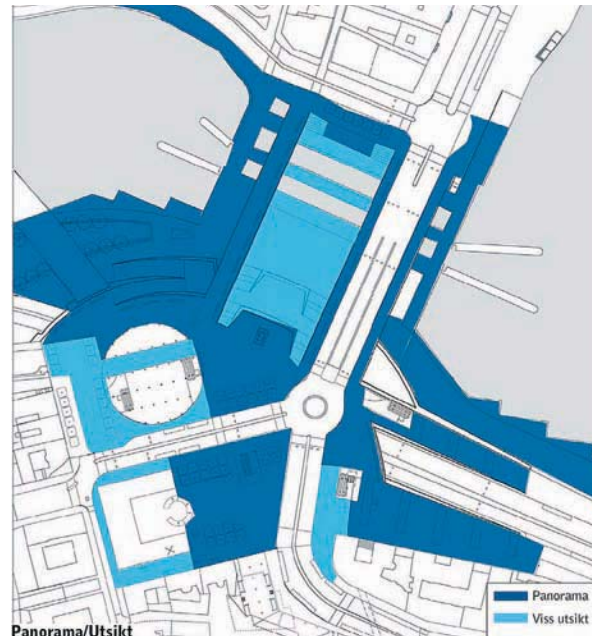
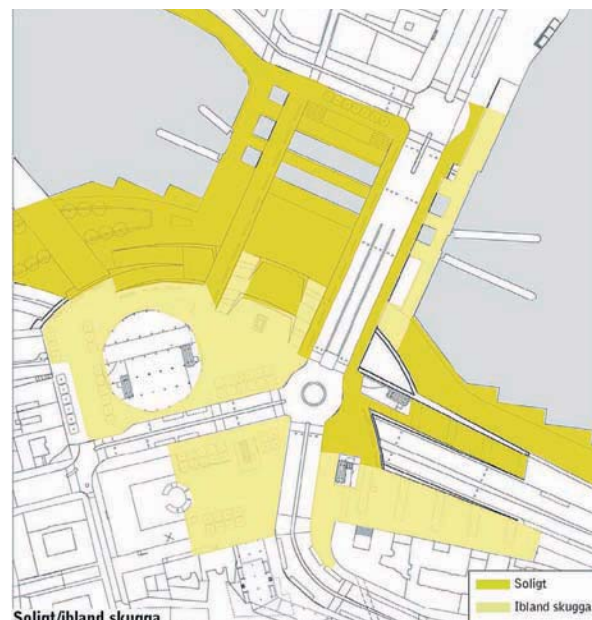
Nybyggnadsförslaget "Nya Slussen" gör Slussen till en helt ny vistelseplats jämfört med idag. Ett tydligt torg skapas på nedre kajplanet. Tack vare hög tillgänglighet, många passerande, vattenkontakten och utsikten skapas möjligheter för en ny intensiv mötesplats mellan Gamla Stan och Södermalm. Området kring Slussen och Gamla Stan har inga traditionella parker och rekreationsytor. En urban vattenpark vid Slussen, skulle bidra med stora värden till boende, arbetande och besökare.

Även i det högre läget vid Södermalmstorg kan ytor för vistelse tillskapas där en eventuell bebyggelse kan medföra nya målpunkter. Utsiktspunkterna flyttas fram till ett nytt Karl Johans torg, genom terrasseringar och trappor skapas förbindelser ner till kajplanet.

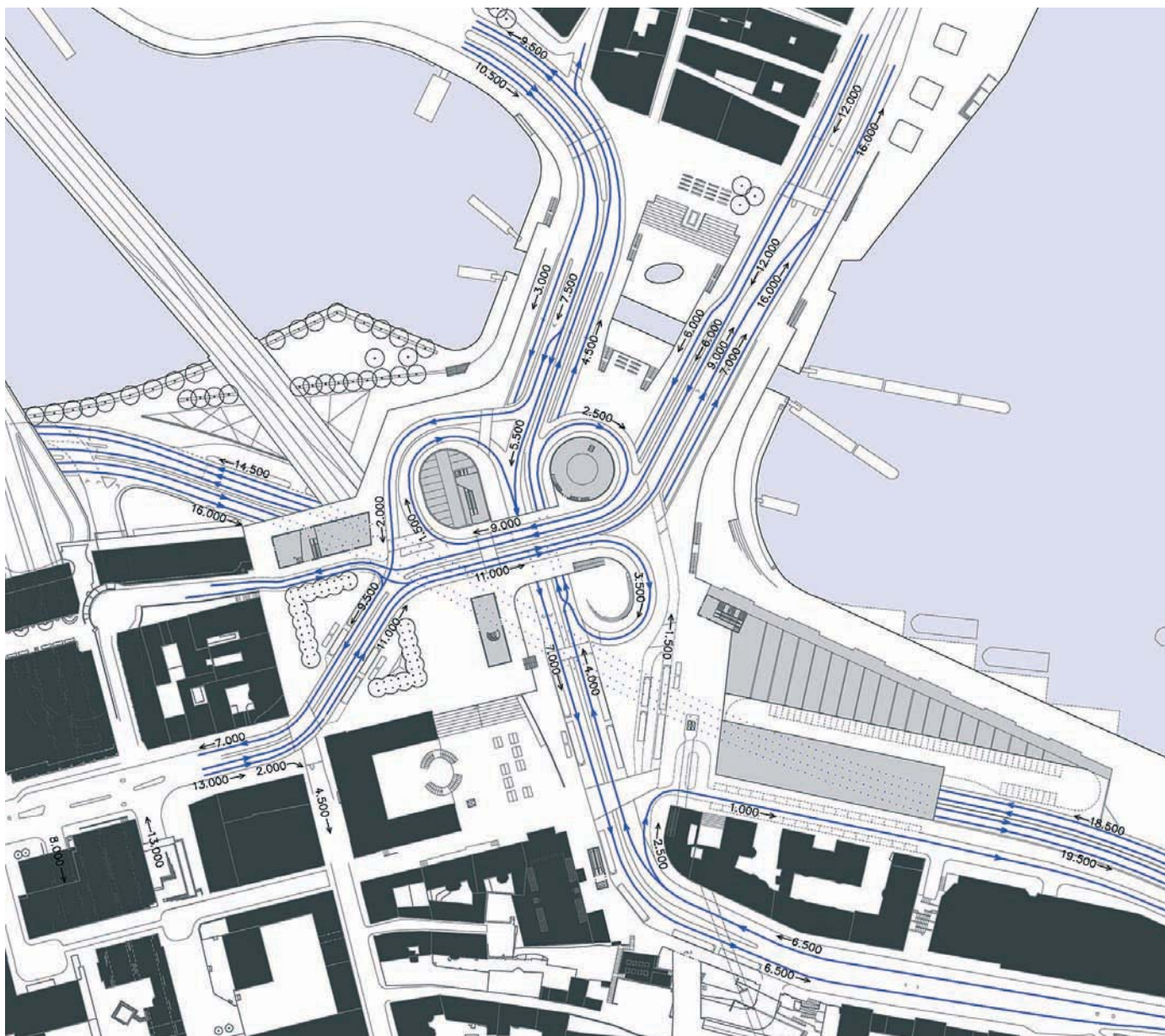
"Nybyggt bevarande"



"Nya Slussen"







Schema över biltrafikens flöde i "Nybyggt Bevarande" Bildkälla: Sweco Vbb

## Trafik

Trafiksituationen har förändrats avsevärt under nuvarande 1930-talslösningens historia.

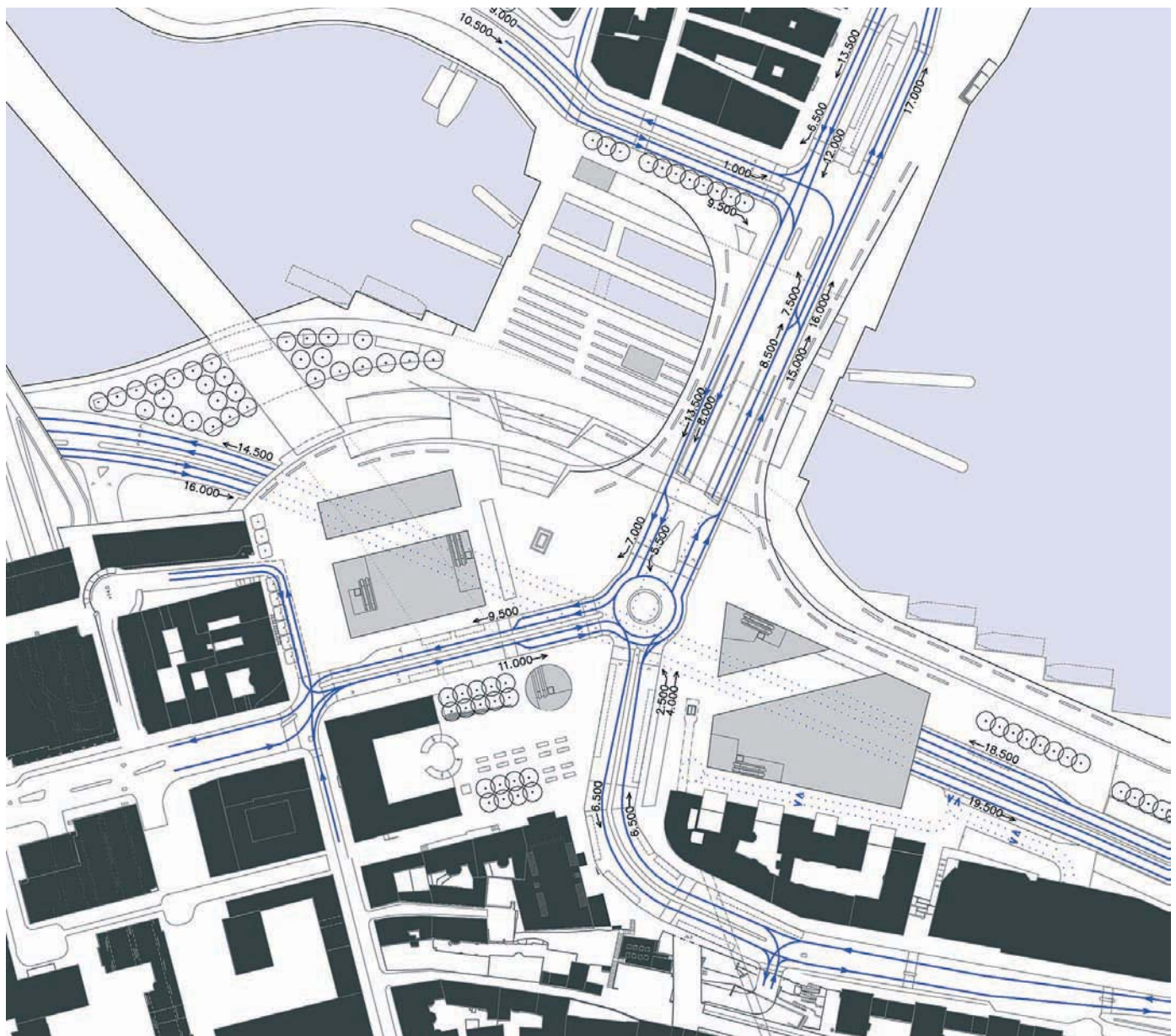
Även om biltrafiken i staden ökat generellt sett, så har biltrafiken på Slussen mer än halverats sen de högsta noteringarna på 1960-talet. Flera nya leder som har avlastat Slussen har tillkommit, däribland Centralbron. Trafikapparaten maximala kapacitet används därför inte idag. Framkomligheten i omgivande gatunät, t ex på Skeppsbron och Strömbro under förmiddagen, sätter gränsen för hur stor prestanda som kan utnyttjas i Slussen. Det innebär att bara marginellt större mängder än de som idag passerar i högttrafiktid är möjliga att få fram. Den kapacitet som angivits i förutsättningarna för tävlingen och vidare bearbetning av Slussen är den som gällde vid 2001 års trafikräkning. Södra Länken innebär en avlastning av trafiken vid Slussen, framförallt i öst-västlig riktning. Eftersom den inte öppnats för trafik när räkningen gjordes 2001, men däremot finns med i prognosmodellen för 2030 blir trafiken totalt i portarna nästan lika stor. Det vill säga att den allmänna trafikökningens påver-

kan på Slussenområdet har under prognosperioden balanserats av Södra Länken.

På lång sikt är det önskvärt att minska genomfartstrafiken förbi Gamla Stan. Möjligheten att öka trafikkapaciteten i Saltsjö-Mälarsnittet har nu som tidigare bedömts vara att bygga en ny passage, en östlig förbindelse. Efter det att 30-talets konstruktioner byggdes har kollektivtrafiken fått en ny roll. Tunnelbanan har tillkommit och tvärbanan ska nu adderas. Saltsjöbanan kopplas på tvärbanan vars nya stationsläge ersätter nuvarande för Saltsjöbanan. Busstrafiken har ökat kraftigt och behöver större och bättre utformade terminalytor. Cykeltrafiken har procentuellt ökat mest av alla trafikslag idag och standard och säkerhet behöver ökas.

De nya lösningar vi bygger på 2010-talet kommer liksom 30-talslösningen att behöva möta förändringar framöver. Generella, flexibla lösningar är därför viktiga att eftersträva.





Schema över biltrafikens flöde i "Nya Slussen". Bildkälla: Sweco Vbb

## Biltrafik

Idag passerar totalt 75 000 fordon/dygn Slussen. 25 000 f/d passerar Stadsgårdsleden-Söder Mälarstrand och 40 000 snittet mellan Södermalm och Gamla Stan. Övriga 10 000 passerar Slussen i öst-västlig riktning på Södermalm och vid Gamla Stan. Brist på kapacitet på Skeppsbron och Strömbroarna gör att köer skapas. En ökning av trafikflödet kan därför inte åstadkommas genom att öka kapaciteten i Slussen. Dagens lösningar innebär att de mest attraktiva lägena, dvs. kajerna, till stor del domineras av trafikleder eller åtminstone avskärmas av dessa.

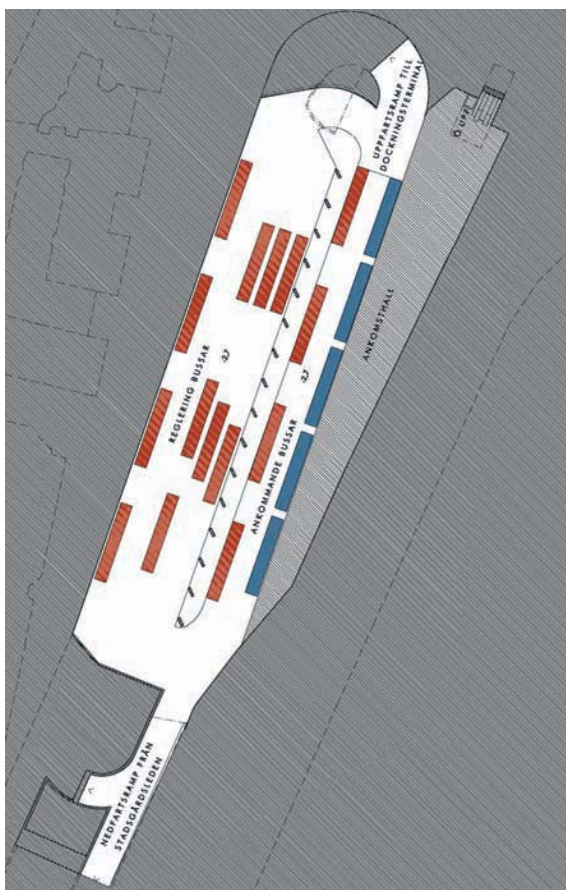
Trafiksäkerheten vid Slussen är godtagbar även om det förekommer dåliga siktsträckor och korsningar med höga hastigheter. Orienterbarheten är svag. Färdvägen måste tänkas ut tidigt och vägvalen kommer nära in på korsningarna. Dagens Slussen har flera begränsningar vad gäller fri höjd. Det finns begränsningar på 3,2 m, vilket betraktas som svagt.

Det finns två större kända faktorer som påverkar biltrafikflödena på Slussen i framtiden, trängselskatter och eventuellt nya nord-sydliga förbindelser. Trängselskatterna innebär en trafik-

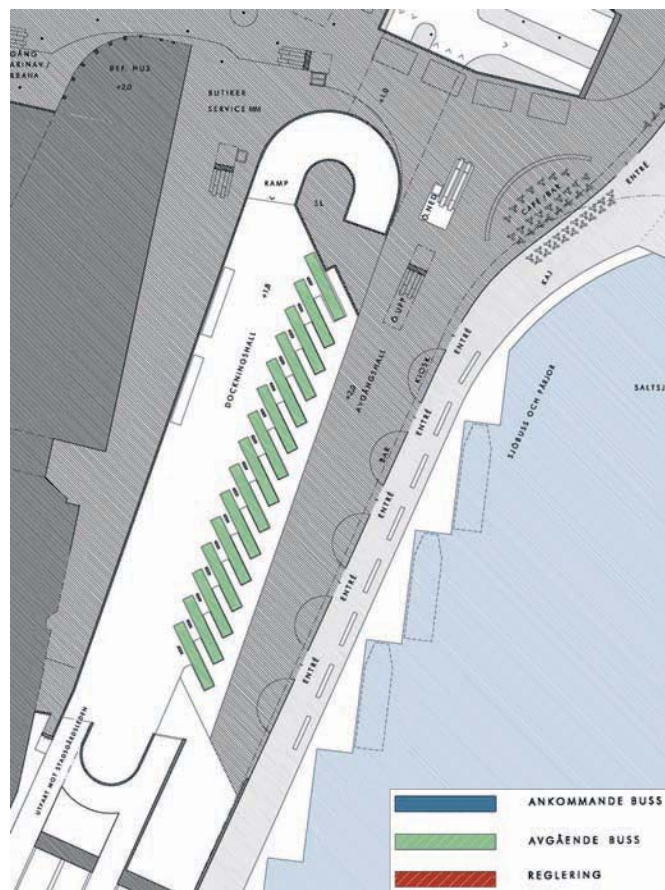
minskning på 10-15%. En prognos för 2030 har utarbetats med utbyggd Österled över Djurgården samt Förbifart Stockholm i väster (med och utan trängselskatter). Enbart nya trafikleder ger en minskning av dygnstrafiken på totalt ca 15 % över slussbroarna och i dimensionerande timmar uppemot 20 %. Störst minskning fås på Stadsgårdsleden med 15-20 %. Minskningen av trafiken på Munkbron bedöms uppstå av att trafik från Centralbron och Skeppsbron flyttas över till Österleden vilket medför att trafik från Munkbron får plats istället. Om man därtill lägger på effekterna av trängselavgifterna uppskattas timtrafiken minska med i snitt 25-35% över Slussenbroarna. Trafiken på Stadsgårdsleden skulle kunna minska med uppemot 50 % enligt prognosmodellerna. Även Munkbron avlastas kraftigt. Dessa prognoser stödjer grundförutsättningarna att en kapacitetsökning för biltrafiken inte behöver ske genom Slussenområdet.

Förslagen skiljer sig främst från dagens lösning genom att förbindelsen Stadsgårdsleden - Söder Mälarstrand flyttas parallellt söderut in mot berget. "Nybyggt bevarande" behåller klöverbladsramperna och de två broarna med dagens inriktning medan

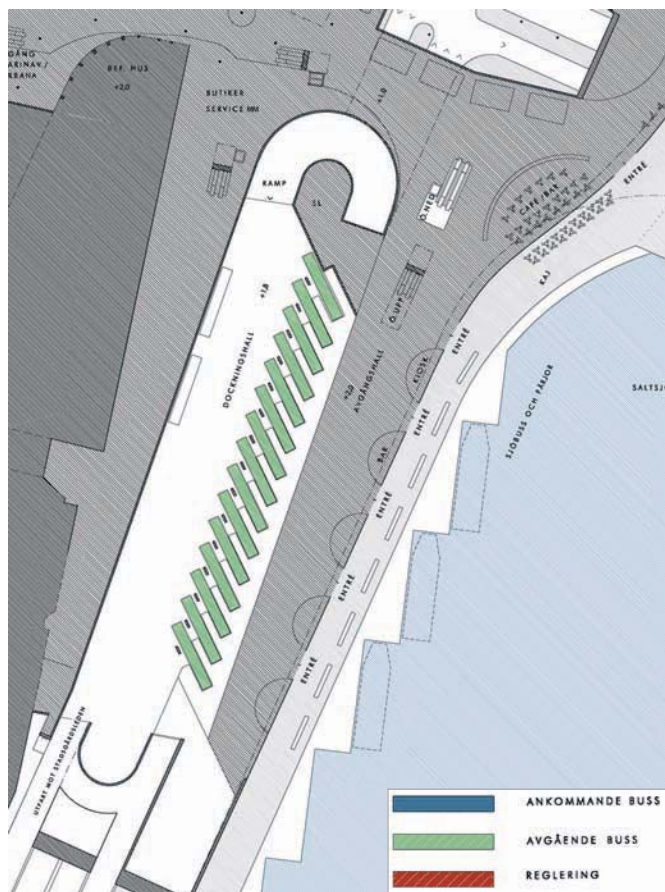




Avstigningsplan under mark.



## Bussterminallösning i två plan



### Pästigningsplan i kajnivå.

”Nya Slussen” samlar Hornsgatan/Götgatan och Katarinavägen till en punkt med en bro över till Skeppsbron och Munkbron. I båda förslagen uppnås tillräcklig kapacitet för dagens trafiknivåer. Dagens trafiklösning och Nybyggt bevarande har en inneboende möjlighet att släppa genom mer biltrafik men det går inte då kapaciteten på gatunätet runt om inte tillåter det. Det är främst Skeppsbron, Kungsträdgårdsgatan och Nybroplan som inte tar emot så mycket trafik som Slussen kan släppa genom. Åtgärder som ändrade signaler vid Nybroplan, tillåten allmän trafik förbi Kungsträdgården och att ersätta kollektivtrafikfälten på Skeppsbron med biltrafikfält, kan öka nyttjandegraden av överkapaciteten vid dagens Slussen och Nybyggt bevarande. Dessa åtgärder för dock stora konsekvenser med sig samtidigt som det är tveksamt om övriga centrum norr om Hamngatan kan ta emot mer trafik även om kapacitet ökas.

## Kollektivverkehr

Slussen är den näst största bytespunkten i SL-trafiken med 121 000 påstigande en normal vardag. Tunnelbanan står för 73 000 och busstrafiken för 42 000 påstigande. Saltsjöbanan har idag 6000 påstigande en normal vardag.

För möjligheterna att bygga en ny bussterminal vid Slussen är det en viktig förutsättning att Saltsjöbanan inte längre behöver trafikeras när Slussen-arbetena pågått i ca två år. Med nuvarande förutsättningar kan detta bedömas inträffa tidigast år 2012.

Tvärbanan ska enligt inriktningsbeslut dras till Slussen samtidigt som den läggs ihop med Saltsjöbanan. Tidigast möjliga

byggstart är januari 2010. Tvärbanan kan, med en komprimerad tidplan stå klar tidigast hösten 2013. Då har Saltsjöbanans ändhållplats flyttats till att ligga vid Tvärbanans nya station i berget, intill Katarinavägen. En senareläggning av tvärbanans utbyggnad innebär att Saltsjöbanans slutstation måste stängas innan tvärbanan är klar. Eftersom Saltsjöbanan i alla fall måste stängas 2013, till följd av status på brokonstruktioner, blir buss- trafikeringen som ska ersätta Saltsjöbanan långvarig.

I båda principlösningarna har en ny bussterminal förlagts i ett läge närmast vattnet på Stadsgårdskajen. I programsamrådet redovisas både en tvåplanslösning och en terminal i ett plan på samma läge. En tvåplanslösning innebär att påstigning och vänthall placeras i kajplan med utsikt över Saltsjön. Det nedre planet tar hand om avstigande busspassagerare.

En enplanslösning tar mer yta och lämnar därför mindre kvar av kajen. Avstigningen placeras av trafiklogistiska skäl närmast vattnet och påstigning/vänthall placeras, utan utblickar, in mot berget. Enplanslösningen är ca 20 % billigare än tvåplanslösningen och troligtvis lättare att bygga om till annan användning om det behovet uppstår men har stora negativa konsekvenser för möjligheten att skapa en levande kaj och trevliga vistelsezoner för busstrafikanterna.







uppfattbar. Grunddragen i trafikföringen på ytan bibehålls och på så vis även minnet av 1900-talets historiska lager men även av de tidigare epokerna i och med tvåbrolösningen och den tydliga slussfunktionen, där slusskanalen som hittills får råda i ensamt majestät. Att hela den ursprungliga anläggningen rivs gör dock att autenticiteten går förlorad. Slussenanläggningens kraftfulla och starkt avvikande formspråk i den klöverbladsformade trafikkarusellen skapar ett upplevelsemässigt hinder för att uppfatta kontakten och sambandet mellan Gamla Stan (medeltidsstaden med dess 1600-talsfront) och Södermalm (1600-talets stadsfront).

”Nya Slussen” raderar ut 1930-talets anläggning och minnet av denna fullständigt, med negativ konsekvens för kulturvärdena. Den ideologiska utgångspunkten för förslaget kan beskrivas som funktionalistisk – att man ska utgå från dagens krav och gestaltungsidéer och utifrån detta ge anläggningen en ny och avvikande utformning. Utformningen med gator och platsbildningar i ett gemensamt plan anknyter mer till ett traditionellt utförande, vilket ger en lugnare stadsbild och därmed inte åstadkommer samma avbrott mellan Gamla Stan och Södermalm. Detta skapar förutsättningar att knyta samman de två öarna på ett tydligare och naturligare sätt och göra det historiska sambandet mer tydligt och uppfattbart. Trafikföringen förändras helt men platsens generella betydelse som knutpunkt mellan olika trafikslag och för hamnverksamheten finns kvar i samma utsträckning.

”Nya Slussen” innehåller större attraktiva vistelseytor än ”Nybyggt bevarande”, andelen solbelysta ytor är större och dessutom ökar rekreationsvärdet eftersom ljudnivåerna är lägre. De två huvudinriktningarna är i princip likvärdiga avseende exponering för luftföroreningar.

Påverkan på vatten vid byggnationen av Slussen är väsentlig både vad gäller den direkta påverkan av byggnadsarbetena men också genom att anläggning för Mälarens vattenreglering byggs om. Riskanalysen i regeringens klimat- och sårbarhetsutredning visar att det krävs en väsentlig ökning av förmågan att avbörda Mälaren.

För att genomföra de planerade åtgärderna vid Slussen behöver Stockholms Stad söka tillstånd enligt miljöbalken för så kallad vattenverksamhet. Det krävs tillstånd för vattenverksamhet för att öka avbördningen och ändra regleringen av Mälaren och för alla arbeten som behöver ske i vattenområdet (ledningsomläggning, nya kajer, avbördningskanaler m m). För att bygga Slussenanläggningen på land kan staden behöva leda bort grundvatten och eventuellt också infiltrera vatten för att hålla uppe grundvattenytorna. Tillstånden för vattenverksamhet söks i/hos miljödomstolen. Tillståndsansökningar för vattenverksamhet skall innehålla en miljökonsekvensbeskrivning (MKB) enligt 6 kap miljöbalken. MKB för vattenverksamheterna kommer att ha annan inriktning och omfattning än MKB i planprocessen

Staden har börjat utreda förutsättningarna och konsekvenserna

för vattenverksamheten. Staden planerar att att hålla ett första samråd enligt 6 kap 4§ miljöbalken under senare delen av hösten 2007. Samrådet kommer att annonseras i dagspressen och myndigheter, organisationer och enskilda som är särskilt berörda kommer att kallas till samråd genom direktutskick. Staden kommer att skicka ut ett särskilt samrådsunderlag inför samråden om vattenverksamhet.

Vattenpåverkan är inte en alternativskiljande miljökonsekvens.

På en övergripande nivå blir konsekvenserna under byggskedet likartade i de båda utbyggnadsalternativen. Höga ljudnivåer under byggskedet kan göra platsen mindre värdefull för rekreation och angränsande bostadsbebyggelse kan bli bullerstörd. Byggnadsarbetena i vatten kan grumla upp bottensediment som påverkar vattenkvaliteten. Annan påverkan under byggskedet är begränsning av slussmöjligheterna.

## Teknik och konstruktion

Båda lösningarna bygger på konventionella konstruktionstekniska lösningar och är ur detta perspektiv jämförbara

# Förslagets ekonomi

## Investeringskostnader

Investeringskostnaden för ett genomförande av de båda alternativen har kalkylerats. I båda alternativen har en bussterminal i ett respektive två plan studerats. Kalkyler i detta tidiga skede måste vara översiktliga och successivt följas upp i senare skeden. De nu bedömda kostnaderna omfattar fullt färdigställande av stadens egna anläggningar, en ny ledningstunnel, landstingets (SL) anläggningar inkl. gångar i butiksplanen samt avbördningsanordningar. För byggnader och butikslokaler ingår dessas del i konstruktionernas stommar och grundläggning. Sådana kostnader faller på staden till de delar där lokaler inte kan etableras. I annat fall skall de betalas av de kommande fastighetsägarna, vilket avtalas i samband med fastighetsupplåtelsen.

Ett grundutförande med en bussterminal i två plan ger följande kostnadsbild. Kostnaderna anges i prisnivå januari 2007.

	Nybyggt bevarande	Nya Slussen
<b>Summa kostnader</b>	mnkr	mnkr
Bussterminal i två plan	<b>4 530</b>	<b>4 350</b>
Bussterminal i ett plan	<b>4 380</b>	<b>4 250</b>

De totala kostnaderna bedöms alltså vara i samma storleksordning i de båda förslagen, även om de är något lägre för ”Nya Slussen”.



Kostnaderna för investeringar skall bäras av olika huvudmän. Förutom staden själv kommer landstinget (genom SL), olika ledningsägare och blivande fastighetsägare att göra investeringar. Den utökade anordningarna för avbördning bör rimligen finansieras av dem som har nytta av den lägre risken för översvämningar. Ett mycket rationellt alternativ är att statsbidrag utgår, vilket landshövdingarna i Mälardalen föreslagit regeringen. Frågan behandlas av den statliga klimat- och sårbarhetsutredningen.

## Intäkter av byggrätter

Fastigheter kan numera bildas tredimensionellt och därigenom kan även utrymmen som är lämpliga för kommersiella ändamål under torg och broar säljas eller upplåtas med tomträtt. På detta sätt kan en betydande del av de konstruktioner som bär upp torg och gatuplan nyttiggöras som stommar även för de lokaler som skapas. Markvärdet för lokaler (försäljning eller tomträttsupplåtelse) har kalkylerats utifrån vilka långsiktigt hållbara hyresnivåer som kan bedömas i de olika lokalerna. Intäkterna tillfaller staden tillsammans med ersättning för lokalernas del i stomkostnaderna.

	Nybyggt bevarande	Nya Slussen
<b>Intäkt av byggrätter</b>	mnkr	mnkr
Bussterminal i två plan	<b>590</b>	<b>930</b>
Bussterminal i ett plan	<b>520</b>	<b>900</b>

Den avsevärda skillnaden förklaras huvudsakligen av att "Nybyggt bevarande" har mer utspridda lokaler för verksamheter med lägre förmåga att betala hyror, under det att "Nya Slussen" har mer samlade ytor som kan hyras ut till betalningsstarkare verksamheter.

## Nettoutfall och budgetbehov för staden

De sammanlagda kostnaderna för det som rimligen finansieras av andra än staden kan bedömas till storleksordningen 1 miljard kr. Fördelningen kan idag inte fastläggas, utan detta måste bli resultatet av förhandlingar och avtal mellan staden och respektive part.

De kommande budgetbehoven kommer att vara beroende av hur genomförandet organiseras. Detta kan klarläggas först i senare skeden av planeringsprocessen.

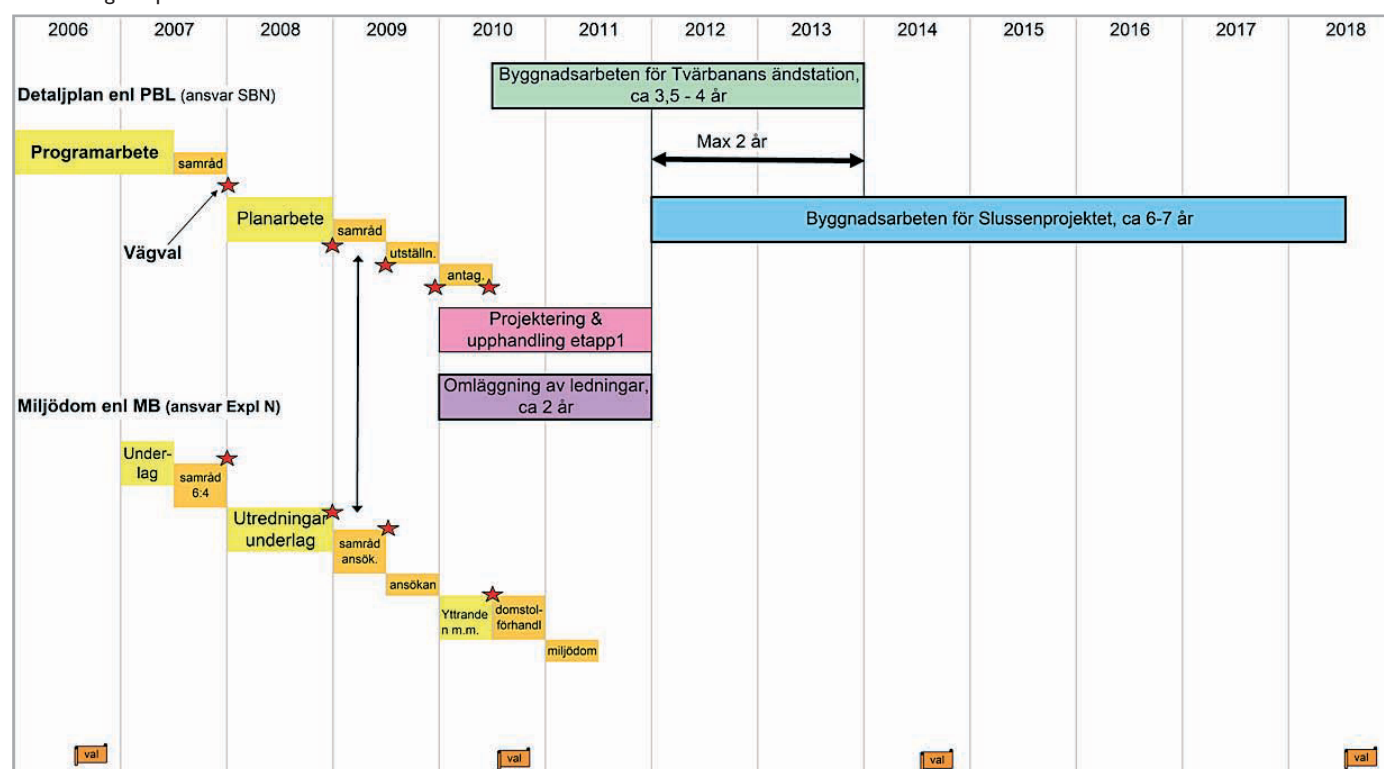
## Löpande kostnader och intäkter

Dagens årliga kostnader för drift, skötsel och underhåll av gator, torg och ytor för kollektivtrafik är ca 8 mnkr exklusive de senaste årens extraordinära insatser.

För "Nybyggt bevarande" beräknas motsvarande kostnader till ca 9 mnkr och för "Nya Slussen" till ca 8 mnkr.

Dagens hyresintäkter för lokaler är 4,9 mnkr. Vid en fastighetsbildning och ev. försäljning av byggrätter för lokaler bortfaller hyresintäkterna. Intäkterna för upplåtelse av allmän plats bedöms bli i samma storleksordning som idag (ca 1 mnkr).

Översiktliga tidplaner.





# Processer, tidplaner och beslut

## Detaljplaneprocessen

Staden genomför nu ett programsamråd för att ge svar på några mycket strategiska frågor och få direktiv för nästa fas, plansamrådet.

Förslag till ställningstaganden efter programsamrådet beräknas sedan kunna läggas fram för Stadsbyggnadsnämnden vid årsskiftet 2007-08. Bearbetning inför plansamrådet och framtagande av ett förslag till utformning av Slussen, görs under 2008 och ett samråd beräknas kunna hållas under första halvåret 2009. Målsättningen är att en utställning av det definitiva planförslaget kan ske under slutet av 2009. Detaljplanen kan då tas upp för godkännande i stadsbyggnadsnämnden och antagande i kommunfullmäktige under första halvåret 2010. En lagakraftvunnen detaljplan kan, om den inte överklagas, föreligga i mitten av 2010.

## Miljöprövningen

Ambitionen är att samordna samrådsperioderna i detaljplaneprovningen och tillståndsprövningen enligt miljöbalken så långt det är möjligt. Även inför miljöprövningen planeras två samrådsperioder, dels under hösten 2007 och dels under första halvåret 2009. Mälarens vattenreglering har en långt vidare samrådskrets än vad byggnationerna i vattenområdet vid Slussen samt detaljplanen har. Detta medför att det kommer att bli olika samrådsaktiviteter under samrådsperioderna för att tillgoda informationsbehovet hos de olika samrådskretsarna.

Tillståndsansökan för vattenverksamhet lämnas in till miljödomstolen när detaljplanen har ställts ut. Handläggningen i miljödomstolen fram till miljödom beräknas ta ca ett år. En osäkerhet i bedömningen av tidsåtgången för tillståndsprövningarna är om miljödomstolen och/eller regeringen bedömer att projektet behöver tillåtighetsprövas av regeringen. En eventuell tillåtighetsprövning påbörjas när ansökan lämnas till miljödomstolen, vilket leder till att prövningsprocessen tar ca ett år längre.





STADSBYGGNADS  
KONTORET

[www.stockholm.se/sbk](http://www.stockholm.se/sbk)